Odamızın eski yöneticileri beraat ettiler

1971 yılında, Odamızın o zamanki yöneticileri olan Günay Özcebe, Semay Taneri, Uğur Kökden, Sedat Özkol, İlkay İzer, Erman Tamur ve Mehmet Ormancı hakkında Odayı komünist bir örgüt haline getirdikleri ve Devgençle işbirliği yaptıkları iddiasıyla Ankara Sıkıyönetim Komutanlığı 3 numaralı Askeri Mahkemesinde açılan dava Odamız eski yöneticilerinin beraatları ile sonuçlanmıştır. Oda ile ilgili davada oybirliği ile beraat kararı veren mahkeme heyeti sadece Odamız eski başkanlarından Sedat Özkol'u, Ortadoğu Teknik Üniversitesinde öğretim üyesi iken bu okulda verdiği bir konferans dolayısiyle tecziye etmiştir.

Bilindiği gibi Odamız eski yöneticileri ile ilgili dava, 1971 yılı Temmuzunda yöneticilerin tutuklanması ile başlamış 40 gün kadar bir tutukluluk süresinden sonra sanıkların büyük bir kısmı serbest bırakılmışlardır. Daha sonra 1971 Kasımında düzenlenen bir iddianame ile Ankara Devgenç davası adı ile bilinen davaya dahil edilen Oda yönetim Kurulunun yargılanmasına 21. Şubat. 1972 yılında Ankara, 1 numaralı Sıkıyönetim mahkemesinde başlanılmştr. Yöneticilerin hemen hepsi ilk sorgulardan sonra serbest bırakılmışlar ve duruşmalardan vareste tutulmuşlardır.

Odamız üyelerinden bazıları bu davada tanık olarak ifade vermişlerdir. Bu tanıkların arasında şu isimler göze çarpmaktadır. Arif Onat, Gani Türkberk, Faruk Çetiz, Ali Rıza Çelik, İrfan Karaoğlu, Hikmek Çavuşoğlu, Osman ... Timuçin Tümer v.s. Tanıkların bir kısmı Siyasal Bilgiler Fakültesinde yapılan 17. Genel Kurulda Oda Yönetim Kurununun Devgençle işbirliği yaptığını söylemekten çekinmemişlerdir. Özellikle Arif Onat, Gani Türkberk ve Faruk Çetiz adlı tanıklar Oda Yöne-

(Devamı: 7. sayfada)

teknik
güç
İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Yayın Organıdır
YIL: 2 SAYI: 40 15 ŞUBAT 1974

Göreve talip olma zamanı geldi!..

Oda Genel Merkezinin 20. Genel Kurulu, yaratılmasında katkıda bulunduğumuz yeni dönem için önerilerin getirileceği bir forum olacak!..

«Barbarlığın kurbanı»

Bilindiği gibi arkadaşımız Harun Karadeniz, kolundaki rahatsızlığı tedavi ettirmek için, Londra'ya gitmek üzere pasaport istediği halde, geçtiğimiz dönemde kendisine yurt dışı çıkma izni verilmemiş ve ilerleyen hastalık yüzünden de sağ kolunun kesilmesine sebep olunmuştur. Bu durum, Londra'daki Marsden Kraliyet Hastahanesi uzmanlarınca düzenlenen raporda da belirtilmiş, bir süre daha gecikilmesi halinde, hastanın ölümünün mutlak olduğu açıklanmıştır. Olay, İngiltere'de de geniş yankılar uyandırmış ve bir yayın organı, olayı «Barbarlığın kurbanı» başlığı altında vermiştir. Söz konusu yayın organında yayımlanan Harun Karadeniz'le ilgili 21-1-1974 tarihli raporu, ilginç bir belge olması nedeniyle, aşağıda yayınlıyoruz.

(Devamı 7 nci sayfada)

BAŞYAZI

Çozüm getirmek

Ertuğrul TIĞLAY

Teknik Eleman Odalarının genel kurullarının ardı ardına yapıldığı günler içindeyiz. Halkımızın uyanışının bir başka görüntüsü, bu genel kurullarda da yansımakta. Gün olmuyor ki büyük şehirlerimizden her hangi birinden, altında teknik eleman odalarından birinin imzası olan, halkçı, ilerici yurtsever bir ses yükselmesin. Yurt sorunlarına en bilimsel ve akılcı çözümleri getirebilmek amacıyla bir araya gelen bu teknik adamların seslerinde, çağdaş uygarlık düzeyine ulaşmış, insanca bir yaşamın mutluluğu ile dopdolu bir Türkiye'nin, güzel görüntüsü yankılanıyor. Ve tüm teknik elemanlar, ilerici bilinci en iyi çözümleyebilmiş bir topluluğun üyesi olmanın kıvancını duyuyorlar.

Bu noktaya uzun süren bir çabanın sonunda gelinmiştir. Teknik elemanların böylesine uyanık ve yurtsever bir kesim halinde, toplumsal yapımızın sosyo-ekonomik niteliğinde meydana gelen değişimler kadar etkili, kişisel mücadeleler de vardır. Topluluğumuzun büyük bir kesimi, işsizlik pahasına, açlık pahasına, hapis, işkence ve ölüm tehditleri pahasına inançları doğrultusunda bir eylem sürdürmüş ve bayrağı bulunduğumuz noktaya getirebilmeyi başarmışlardır. Bu arka-

(Devamı 2'nci sayfada)

XIX'ncü ÇALIŞMA DÖNEMİNİN RAPORU TÜRKİYE'NİN EKONOMİK SOSYAL, DEMOKRATİK GELİŞMESİNE YAPILAN KATKININ BİR BELGESİ OLARAK NİTELENDİ..

Oda Merkezinin XX. Genel Kurulu güç koşullar altında gerçekleştirilen başarılardan sonra 22. Şubat 1974 Cuma günü toplanacaktır. Üç gün süreyle çalışacak olan genel kurulun, yaratılmasında katkıda bulunan yeni dönem için önerilerin getirileceği bir forum olması beklenmektedir.

BUHRANLI BİR YIL

1973 yılında akıp giden olaylar yurt ve meslek sorunlarımız açısından âdeta bir «Kader Yılı» niteliğini taşımaktaydı. Ülkemiz açısından kalkınma ve demokratikleşme süreçlerinin önlerine dikilen engelleri yıkmak ile, Odalar seviyesinde yaptırılmak zorunda bırakılan örgüt mücadelesi ve üyelerin hak ve menfaatlerine sahip çıkılması çabaları aynı oluşumun unsurları olmuştur. Bir yandan ülkemizde genel seçimlerin yapılıp yapılmayacağı tartışmaları sürdürülürken, diğer taraftan teknik elemanları örgütsüz bırakacak kanun değişiklikleri geçen dönemde ortaya çıkmıştır. Aynı dönemde getirilen kanun değişiklikleriyle halkımızın özgürce örgütlenmesine engel olmak, çalışanların oluşturacağı görüşlerin kamu oyuna duyurulma olanakları ortadan kaldırılmak istenirken, meslek odalarının kamu menfaatine dönük olarak, üyeleri arasında geliştirmek istediği ... lek disiplini bir sayfalık genelgelerle dağıtılmak durumunda kalmıştır.

ÇETİN SINAV

Halkımızın kalkınma ve de

(Devamı: 4 ncü sayfada)

İSTANBUL ŞUBELERİ, ORTAK BASIN TOPLANTISINDA

Toplu sözleşme ve grev hakkı istediler

14 Şubat günü Türkiye Gazeteciler Sendikasında İstanbul'da bulunan Mühendis ve Mimar Odalarının ortaklaşa düzenledikleri basın toplantısı, geniş ilgi gördü. Basın toplantısı metnini aşağıda aynen alıyoruz.

Sayın Basın Mensupları,

Dünya koşulları içinde, halkımızın demokratik mücadelesi ve iradesiyle bugünkü ekonomik, sosyal ve politik aşamaya varmış bulunuyoruz. Dünyanın ve özellikle ülkemizin her alanda önemli değişmeler göstereceği bir süreç içindeyiz.

Teknik eleman odaları olarak, halkımızın ve çalışanların bir parçası olmanın bilinci ile görev ve sorumluluklarımızı, ülke sorunları ve CHP—MSP iktidarı karşısında takınacağımız tavrı basın aracılığı ile kamuya açıklamak istiyoruz.

Bugün teknik eleman odaları, sanayileşmeden ziraate, enerji sorununa, yapı üretimine, yerleşmeye, konuta, ulaşıma, madenlerimize, petrolümüze, gemi sanayiimize, or

(Devamı: 7. sayfada)

YAZISIZ

SORUNLARIMIZ

Bir dönem

Mehmet EROĞLU

İnşaat Mühendisleri Odası XX. Genel Kurul çalışmalarına XIX. ... larından daha umutlu, daha heyecanlı ve daha özgür koşullar altında giriyoruz. 1973 yılının ilk günlerinde ... XIX. Genel Kurulun en önemli sorunu, özünde meslek Odalarını kapatmayı amaçlıyan ünlü yasa değişikliği idi. Son üç yılın genel eğilimi içinde teklif edilen, ilkel ve anti – demokratik yasa değişikliği girişimi sonuçsuz kalmış bulunuyor. Teknik elemanların son iki senedir tek örgütü durumunda olan Odaları kapatmalarına girişilecek bütün çabalara etkin bir biçimde katılma çabalarına karşı teknik elemanlar, ülke ve toplum yama isteği ve sabırsızlığındadır.

İNŞAAT MÜHENDİSLERİ DE BASKI VE GÜÇLÜKLERİ HALKIMIZLA BİRLİKTE GÖĞÜSLEMİŞLERDİR:

1971 Mart'ı il e1973 Ekim'i arasındaki koşullara zorla katlanma durumunda bırakılan halkımızın ayrılmaz bir parçası olan inşaat mühendisleri de baskı ve güçlükleri halkımızla birlikte göğüslemişlerdir. Reformlar yapma iddiası ile gelen hükümet bir süre sonra, uygulama zorunluğunda olduğu Anayasa'yı Başbakanının ağzından «lüks» olarak ilân etmiş ve çeşitli değişikliklerle, toplumun gelişme doğrultusuna ters bir Anayasayı miras bırakarak gitmiştir Kitlelerin ekonomik ve demokratik mücadeleleri önlenmiş, örgütleri kapatılmış, baskı kanunları gerekçe gösterme ihtiyacı bile duyulmadan getirilmiştir. Bütün bu uygulamalar çevresinde, bir nesil mahkûm edilmek istenmiş, gençler toptan vatan haini sayılmış, mahkeme kararları olmadan kişiler anarşist olarak radyolardan ilân edilmiştir. Anayasa'nın açık hükmüne rağmen, kişi özgürlükelrinin özünü kısıtlayan uyuglamalarda bulunulmuş, hiçbir dönemde olmadığı kadar yaygın işkence iddiaları Türkiye'nin sınırlarını asmıştır.

Toplumun ve gelişen dinamik unsurların hesaba katılmadığı, tarihin akışını tersine çevrilmeye çalışıldığı bu dönemdenden halkımız yüz akı ve ... şarı ile çıkmıştır. 14 Ekim seçimleri, sayısal neticeleri bir yana, bu başarının açık bir belirtisidir.

TOPLUMUMUZ DMOKRATİKLEŞME İHTİYACINDADIR

Çok çetin bir sınavdan geçmiş olan toplumumuz demokratikleşme ihtiyacındadır. Türkiyenin sanayileşme süreci içinde olduğu, ihracat ve döviz rezervelerimizin rakamlarla açıklanabildiği dönemde giderek etkinlik kazanan egemen güçlerin bu güçlere alternatif olan kitlelerin örgütlenmelerine olanak sağlamak Demokrasinin bir gereğidir. Demokratik hakların toplumun gelişme düzeyinin gerisinde düşünülemiyeceği gerçeği yine bizzat tarafından açıkca ispatlanmıştır.

Demokratik ortam, ekonomik haklar için özgürce örgütlenilen ve mücadele edilebilinen bir ortamdır.

SİYASET YAPMAK BİR HAKTIR

Ekonomik mücadele içinde bulunan bütün kitlelerin siyaset yapması bir haktır. Soyut plandaki değerlendirmelerden uzak olarak siyaset, bir amaç için yürütülen mücadelenin yöntemidir. Siyaset bütün toplumsal ilişkileri belirliyen ekonomik mücadelenin çeşitli dengeler içinde aldığı durumları örgütlere yansıtan mekanizmadır. Örgütlerin siyaset yapmalarını istemek, ilkelik gericilik ve örgüt olma gerçeğini inkâr eden anti - demokratik bir davranıştır. Örgütlerin siyaset yapmaları varlıklarının gereğidir. Hiçbir örgüt veya kurul hedefine ... kaldırıldığı bir ortamda erişemez. Siyaset yapma hakkını ortadan kaldırmak, özünde örgütü ,örgüt olmanın fonksiyonlarından mahrum etmektir.

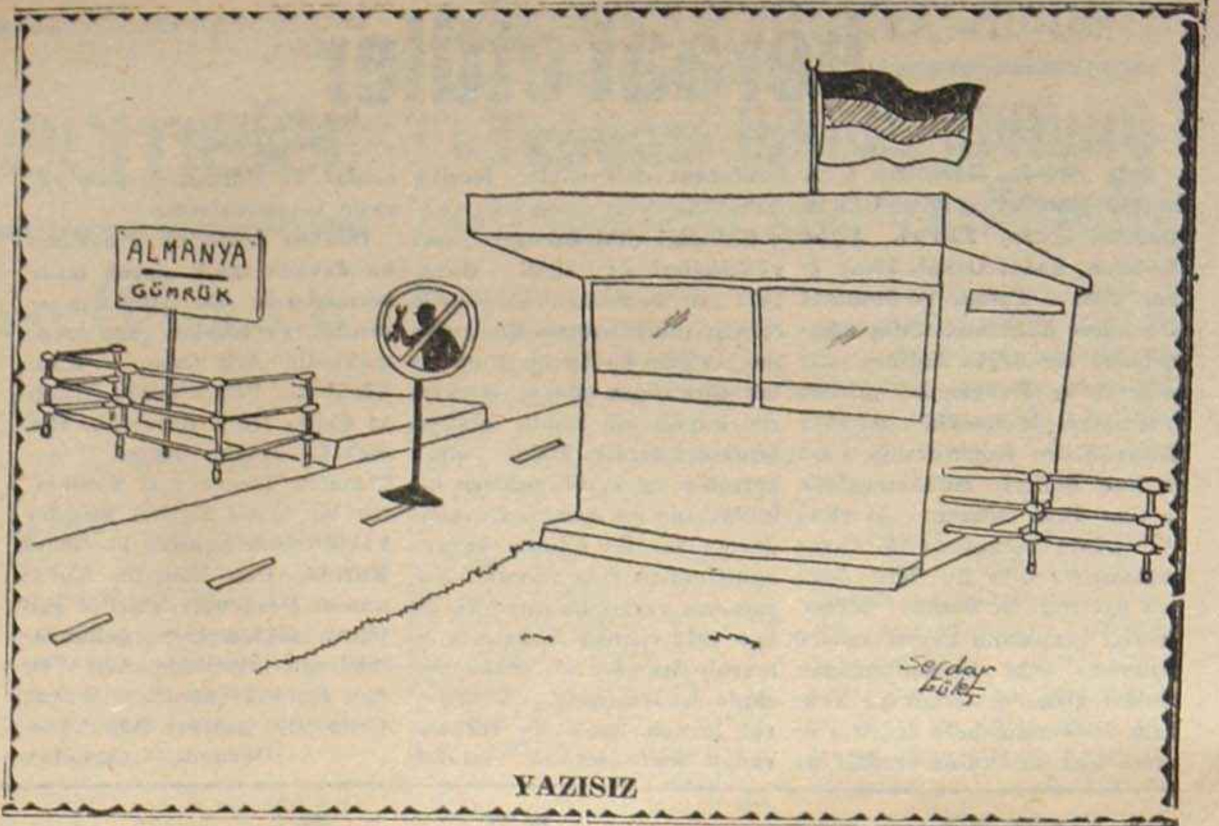
ODAMIZ DEMOKRATİK BİR KAMU KURULUŞUDUR

Anayasamızda ve kanunlarda açıkça belirtildiği gibi Odamız Demokratik bir kamu kuruluşudur. Teknik eleman kitlesinin mücadelesine paralel olarak, teknik elemanların örgütlenmesine etkin bir biçimde katkıda bulunmak durumundadır. Odamızın Demokratik bir kuruluş olması nedeniyle en önemli sorunu üyelerimizin ekonomik demokratik haklarını savunmak sorunudur. Odamız, demokratik bir kuruluş olmanın geerktirdiği bütün nitelikleri kullanmak ve sahasına giren bütün konularda kamu oyuna görüş ve çözümer önerme zorunuğundadır. Üyelerimiz ... aynı zamanda birer aydın olduğu Odamız, demokratik işleyiş, kişi özgürlükleri gibi çağdaş sorunlar konusunda mücadele eden ve bu mücadelesini sürdürecek olan bir kuruluştur .

TEKNİK ELEMAN SENDİKASI KURULMASI İÇİN ÇALIŞMAK BİR HEDEFTİR

1971 sonrasında «Reform Hükümeti» tarafından getirilen Anayasa değişikliklerine paralel olarak kapatılan Teknik Eleman Sendikasının tekrar kurulması için çaba sarfetmek odamızın hedefidir. Çoğulcu demokrasilerde ... kitlelerin örgütlenerek ekonomik mücadelelerini sürdürmeleri temel bir haktır. Yıllardan beri horlanan ve devamlı olarak çağdışı bir anlayışla kenara itilen Teknik Elemanlar örgütlenmek zorundadırlar. Teknik eleman kitlesinin günümüzde en önemli sorunlarından birisi, hizmet üretmek durumunda bırakılmalarıdır. Bu kitlenin yatırımlarda etkin olarak istihdam edilerek, değer üretiminde olanlayıcı. itici bir güce kavuşturulması zorunludur. Teknik elemanların katılmadığı bir kalkınmadan bahsetmek geçersizdir. Yabancı teknoloji ithaline son vererek, ulusal teknoloji yaratma çabaları. teknik eleman kitlesinin her bakımdan gelişmesine bağlıdır.

Teknik elemanlar tekrar SENDİKA kurma yolunda bütün çabayı göstereceklerdir.



YAZISIZ

Çözüm getirmek

(Baştarafı 1 inci sayfada)

daşlarımıza tüm halkımızın ve yurtsever teknik elemanların minnet ve şükran borçları vardır.

Şimdi şu anda bulunduğumuz noktadayız, ve her şey dana yeni başlamaktadır. Bundan önceki çabalarımız yurtsever plânda her ilericinin, kendi mutluluğuna bağlanmış ve her aydının, yapması gereken genel mücadelenin bir parçası olmuştur. Demokratik hak ve özgürlükler ayaklar altına alınmış, yurdumuzun yer altı ve yer üstü kaynakları yabancılara peşkeş çekilmiş, elli yıllık Cumhuriyetimizin ekonomisi, tarihinin hiç bir döneminde görülmemiş biçimde emperyalist güçlerin ve tekelci sermayenin vesayeti altına sokulmuştur. Bu olaya gösterilecek reaksiyonun niteliği ise bir öğrenci derneği için, bir işçi sendikası için ne ise bir teknik eleman odası için aynı olmuştur. Bugün ise her şey değilse bile bir çok şey farklıdır, ve biz teknik eleman odalarının tavrında da belli bir farklılık gerekmektedir. Geçirilen acı ve sarsıcı deneylerin zorunlu bir sonucu olarak halkımız ilerici sloganların ve ilkelerin anlamını kavramış, yani genel anlamda bilinçlenmiştir. Bu nedenle eski günlerin heyecanına kapılıp, tarih karşısında kendi kendimizi tekrar etmek, sanıyoruz ki odalarımızı bekleyen en büyük tehlikedir bugün için.

Artık odalar soyut anlamda değil somut anlamda bilgi üretme noktasına gelmişlerdir. Yani halkımıza ve halkımızın mutluluğu için çalışan tüm güçlere hedef olarak, yapılması gereken ormanı değil, bu ormanın çabuk yeşerebilmesi için dikilmesi gereken ilk ağacı göstermek zorundayız. Şu anda iş başında bulunan hükümeti reformist küçük burjuva iktidarı olarak niteleyen arkadaşlarımız, odaların da temelde küçük burjuva örgütleri olduğunu unutmamalıdırlar. Ve bu örgütler içinde alabildiğine ilerici olma olanağı yoktur ama halkımızın ilerici hareketlerine engel olmadan, tutarlı olabilme olanağı mutlaka vardır

Şu halde önümüzdeki günlerde bizleri çözüm getiren atılımlarla belirlenen bir uygulama dönemi beklemektedir. Bu dönem, halkımızın demokratik hak ve özgürlüklerinde kaybettiklerini yeniden ve daha geniş bir şekilde geri alması için yapılacak çabaları içerdiği kadar, ekonomik ve teknolojik bağımsızlığımızı yok eden tekelci uygulamaların ortadan kaldırılmasını amaçlayan girişimleri de içerecektir. Bu içeriği görebildiği ve buna uygun bir tavır takınabildiği sürece, bizden destek görecek ve çözümleyici önerilerimizle güç kazanacaktır. Ve böyle olduğu sürece, kamu kuruluşu olmanın sorumlulukları odalarımız tarafından mutlaka yerine getirilecektir. Ama şurası kesindir ki, şimdiye dek geçen uygulamaların ışığında yeni siyasi iktidar, odaların tüzel kişiliklerinde en iyi dostu bulmuştur. Bu dostluğun bundan sonraki dönemlerde, ciddi ve karşılıklı sorumluluk duygularına dayanan temelde yürümesi ve gelişmesi içten dileğimizdir

Bayındırlık Bakanı

(Baştarafı: 8. sayfada)

düzeyde olması beklenmektedir. Oysa, aynı tip hizmet yaptığı halde karayollarının yapım ve yönetiminde bu aranmaz. Hiç kimse karayollarına kâr edip etmediğini sormamıştır.

Aslında bu üç hizmet de halka dönük kamu hizmetidir ve bunları bir arada en rasyonel yapan kuruluşlar olarak görmek gerekir.

SOSYAL ADALETE UYGUN POLİTİKA

Konuya böyle bakıldığında, şeklen ekonomik niteliğinden ötürü denizyolu ve demiryollarınca ödenen vergiler ve katlanılan her türlü bağlı giderler; ayrıca bu hizmetten yararlananlara sağlanan indirimler, bağışıklıklar elbette ki birer diğer arttırıcı unsur olmuşlardır.

Oysa karayolu sistemi üzerinde yapım, bakım, onarım, hattâ trafik araç ve gerecine varana kadar harcama yapılır. Ancak bu hizmetin müşterisi olanlardan hiç bir karşılık beklenmez.

Gerçekte gelişmekte olan bir ülkede bugün için doğal karşılamak gerekir bunu... Ama ne var ki, deniz ve demir yolculuğu için de aynı düşünceyi benimsememek yapılan bu hizmetlerin karşılığını genel ekonomik ve malî politika içerisinde halka sosyal adalet ilkelerine uygun olarak yansıtmak doğru olur.»

AYVACIK

(Baştarafı: 8. sayfada)

lemeyince de, barajın yapımı en azından iki yıl geriye kaldı ya da kalıyor. DSİ'nin Baralar Daiiresi de buna resmen göz yumuyor, görmezden geliyor. Danışman firma ise beride yırtınıyor, bu iş böyle yürümez, zaten var olan eneri açığı büsbütün artacak ve bunun nedeni de konunun üstüne veterince eğilmemek diye.

Ol hikâye bu kadardır. Gerisini anlayan anlasın..

(YENİ ORTAM 13.2.1974

Konut üretiminde başı bozukluğa yol açan imar yönetmeliği ve odalarımızı baltalamayı amaçlayan 60. no.lu genelge yürürlükten kaldırıldı

Bilindiği gibi İstanbul - İzmir - Bursa Belediyelerinin İmar yönetmelikelri, geçtiğimiz AP – CGP koalisyonu döneminde 26 ağustas 1973 ve 8 ocak 1974 tarihlerinde arka arkaya iki kere değiştirilmiştir.

Bu değişiklikler genel plânda, kentleşme dinamiği yüksek olan bölgelerdeki konut üretimini tekelci sermayenın çıkarlarına uygun bir biçimde pilânlamayı amaçlamaktaydı.

Nitekim uygulmanın başlayışından bugüne kadar geçen 6 ay içinde büyük şehirlerimizdeki, küçük ve orta sermayenin yaptığı konut üretimi durmuştu.

Şehirlerin geçmiş uygulamalarla belirlenen teşekkül etmiş yapısı içinde, küçük parseller üzerine müdahaleci bir tavır yöneltilmişti. Yani, teşekkül etmiş bölgelerdeki arsa potasiylinin büyük bir bölümünü oluşturan küçük parseller, değerlendirilme olanağından yoksun bırakılmaktaydı.

Geçmiş hükümetin niteliği gözönüne alınırsa, bu uygulamanın gerçek amacı ortaya çıkıyordu. Büyük şehirlerimizde aksak ve yanlış yanlarıyla da olsa olganik bir gelişme ortaya çıkmış; niteliği geniş anlamda milli olan konut yapımı yolunda tasfiye edilmek istendekteydi.

Konut üretiminin teknik anlamda yürütücüsü durumunda olan inşaat mühendiselri ve mimarlar, halka büyük umutlar vererek iktidara gelen hükümetten bu konuda âcil bir çözüm bekliyorlardı.

Konut üretim sektörümüz, disipline edilmiş bir uygulamakla çok tutarlı bir çizgiye girilebilir. Bu uygulama da ancak teknik eleman odalarının etkinliğini arttırarak sağlanabilir. Oysa odalarımızın kontrol yetkisini bir ölçüde gerçekleştiren protokollar, geçmiş dönemdeki İmar ve İskân Bakanı tarafınsan 60 No.lu genelgenin çıkarılışıyla işlemez hale getirilmiştir.

Yeni hükümetin bu genelgeyi iptali ve arkasından İmar Yönetmeliğini tutarlı ve uygulama olanağı olan bir yapıya kavuşturması beklenmekteydi.

İnşaat Mühendisleri ve Mimarlar Odası Şube Başkanları yetkili komisyonlarında hazırladıkları bir raporla geçtiğimiz günlerde sorumlulara müracaat ettiler. Bu raporda yönetmelik değişikliklerinin eleştirisi yapılıyor ve uygulama kabiliyeti olan bir değişiklik teklifi öneriliyordu.

Eleştirinin metni şöyleydi:

YÖNETMELİĞİN ELEŞTİRİSİ

a) Şu andayürürülkte olan 8 Ocak 1974 değişikliğinde değişik 301 maddesine göre bitişik nizamda parsel genişliği, bina yüksekliğinin yarısı olarak tespit edilmiştir. Böylece imar durumu h–9,50 den fazla olan yerlerde, teşekkül temiş bir çok parsel üzerinde inşaat yapma olanağı kalmamıştır.

b) Aynı yönetmeliğin değişik 3.02 maddesi ayrık nizamlarda komşu bahçe mesafeleri ni h–6.50 m.'ye kadar 500 m bundan sonraki her kat için 1.25 m ilâve etmek suretiyle tayin etmektedir Bu durumda örneğin 18.50 m., imar durumu olan bir parselde 6.00 m. cepheli bir bina yapabilmek için söz konusu madde de öngörülen yüzde 20 toleransı da hesaba katılırsa, 24 m. parsel genişliği gerekmektedir Bundan daha küçük bir parselde inşaat yapma olanağı kalmamıştır. 1966 tarihli yönetmelikte 303 maddede kamu hizmetlerini gerektirecek yapılar için yapılan ifrazlar, yürülükteki 8 Ocak 1974 yönetmeliğinin 3-03 maddesi gereğince sınırlandırılmaktadır. Bu sınırlara kamu hizmetleri ni zorlaştırıcı bir hükümdür Düzlenmeyi imar kanununun 42. maddesi gereğince istemek, kamu yararına önceden yapılan yerleşmiş uygulamaların özel mülkiyet yararına değiştirilmesi anlamına gelmektedir. Yürürlükteki Yönetmelikle ve 1966 yönetmeliğinde 3.05 madde de sözü edilen umumi hizmetlere ayrılan yerlerde uygulanacak yöntemler, kamunun zararına yol açabilecek ve bazı usulüz uygulamaları getirebilecek nitelikte görülmüştür Şöyle ki imar plânlarında kamulaştırılması gereken bu yerlerde müracaat tarihinden itibaren 5 sene içinde kamulaştırma yapılamazsa daima inşaat müsaadesi verilmekte ve şehir içinde imar plânının uygulama şansı bir ölçüde ortadan kaldırılmaktadır. Kamulaştırmayı yapması gereken belediyelerin yıllardıtr büyük borçlar altında bulunduğu gözönüne alınırsa, çok değerli ve mutlaka kamunun hizmetinde kullanılması gereken bazı parsellerin büyük ölçüde özel çıkarlar için kullanılmasına kanımızca bu hükümler le yeşil ışık yakılmıştır.

c) 26 Ağustos 1973 ve 8 Ocak 1974 te yürülüğe giren yönetmelik değişikliklerinin 3.09, 3.13 3-14 veek 2 maddeleri özellikle İstanbul şehrinin sosyal ve ekonomik koşulları gözönüne alınmadan hazırlanmıştır. Bir parsel üzerine yapılacak inşaatın dış boyutlarını tespit eden bu maddeler arsaların değerlendirilmesive kullanılış amacının saptanması bakımından en önemli maddelerdir. Bu maddeler hazırlanırken, şehirciliğin bilimsel kıstaslarının yanında, şehrin fiili durumu da mutlaka gözönüne alınmalıdır.

Merzör maddeler son değişikliklerde şehrin teşekkül etmiş durumu gözönüne alınmamış ve İstanbulki inşaat piyasasını durduran, bina yapımını ortadan kaldıran bir kesinlikle uygulanmıştır.

Eski bir şekir olan İstanbul'da, bilhassa fakir ailelerin ikamet etmekte olduğu bölgelerde uzun yılların ortaya çıkardığı mirasa bağlı bölünmeler dolayısıyla teşekkül etmiş küçük parseller, bu maddelerle malikleri tarafından yararlanılma olanağını kaybetmişlerdir. Eski ahşap binaların geniş ölçüde kapladığı bölgelerde ortada olan gayri sıhhi iskân şartları bu maddelerle âdetâ teşvik edilmektedir. Üzerinde yaşadığı babadan kalma ahşap binada yaptıracağı bir inşaatın bir dairesinde oturmayı, gelecek konusundaki tek emeli haline getirmiş dar gelirli vatandaşın bu umudunu ortadan kaldırmaya sanıyoruz ki hiç bir şehircilik uzmanının olması gerekir. Ayrıca bu bölgeler eski iskân mıntıkaları olarak alt yapı tesislerine sahip, bu tip yatırımların yapılmasına gerek duyulmayarak bir konuma da sahiptirler. Sanıyoruz ki halka dönük bir konut politikasında öncelikle böyle bölgelerdeki yerleşme alanlarının ele alınması gereken ilk uygulama olmalıdır. Buradaki uygumada 1966 yönetmeliği uygulamasında olduğu gibi binaların dış boyutlarının uygunluğundan çok, yönetmeliklerin iskân şartlarını arayan maddelerindeki iç boyutların uygunluğuna itibar edlimelidir.

d) 8 oca k1974 tarihli yönetmelik değişikliğnin, değişik 3.34 maddesi İstanbul şehrinin topoğrafik ve jeolojik yapısı gözünüme alınmadan hazırlanmıştır.

Bodrumların alanı ve miktarını kısıtlaması aşağıdaki bakımlardan mahsurludur.

1 – Bu kısıtlama arazinin topoğrafik yapısına uymayabilir. Böylece temellerinin oturması gereken noktalardan yukarı doğru elde edilmiş bir mekân maksatsız bir şekilde bomboş kalabilir. Bu bölümlerin oto-park olarak kullanılmasını öneren kişilere, çoğunluğun gecekondularda yaşadığı bir şehirde, bu yerleri insanlara mı? yoksa otolara mı? tahsis etme gereğini sormak zorunlu olur.

2 – Bu kısıtlama arazinin jeolojik yapıstna da uymayabiliri. Eski bir şehir olan İstanbulda tabii zemini bulmak ve stabil bir taşıyıcı sistem kurabilmek için mevcut zeminden oldukça aşağılara inmek gerekecektir. Bu gerekirliği yerine getirebilmek için yapılan harcamalar eğer inşaatçı tarafından değerlendirilemezse ya konut fiyatları ve buna bağlı olarak kiralar artacak üzerine oturarak giderilmesi veya binalar çürük zeminler mümkün olmayan zararlarla karşılaşabilinecektir. Bu da ekonomimiz için sağlıklı bir sonuç olmasa gerekir.

Şu halde kanımızsa, yönetmelikteki iskânı sağlayan maddelere uygun nitelikteki bodrumların yapımı engellenmemelidir.

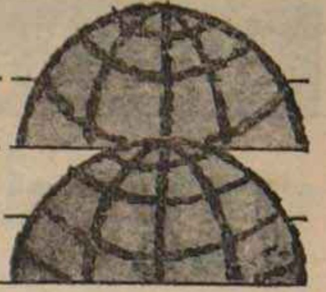
Bu eleştirinin ışığınd yenilenmesi gereken maddeler 1966 yönetmeliği esas alınmak üzere yetkililere bildirilmişti.

Yeni İmar ve İskân Bakanının, halkçı ve bilimsel temellere itibar edeceği inancında olan yeni Yönetim Kurulumuz gerekli açıklamalarda bulunmak üzere Şubemiz Başkanı Ertuğrul Tığlay'ı Ankara'ya yolladı. Mimarlar Odasının Genel Kurulu bu konudaki görüşlerin tartışılması bakımından daha yararlı oldu ve Sayın Bakan yönetmeliğin değiştiği konusundaki kararlarını Genel Kurulda yaptığı bir konuşmada açıkladı. Ancak bu değişiklik tümüyle 1966 yönetmeliğine dönüş şeklinde olmuştu.

İmar ve İskân Bakanı bu arada serbest çalışan üyelerimiz çok yakından ilgilendiren bir konudaki kararını da İnşaat Mühendisleri ve Mimarlar Odasının Belediye ile yapmış olduğu proje vizeleri ile ilgili protokolu işlemez hale getiren 60 No. lu genelge kaldırılıyor ve projelerin odalar tarafından vize edilerek Belediyeye verilmesi şartı yeniden uygulama alanına sokuluyordu. Geçmis dönemde çeşitli çıkar gruplarının odalarımızı kapatma çabalarına kadar giden girişimleri bu kararla ve Bakanın aşağıdaki beyanları ile en iyi cevabını almış oluyordu.

«Bu genelgenin kaldırılması temelde meseleyi halletmemektedir. Bir hükümet değişikliği ve yeni bir bakanın değişik görüşleri, aynı anlamda bir gelegeyle haklarınızı yeniden alabilir. Önemli olan proje vize haklarınızın yasal temellere bağanmasıdır. Bu konuda Oda yetkililerinden en kısa zamanda gereken teklifleri bekliyoruz.»

Görüldüğü gibi büyük sermayenin yabancı sermaye ile işbirliği yaparak konut üretimine el atması tehlikesi karşısında rasyonelleştirilmesi gereken iki sektörden biri olan küçük ve orta sermaye grupların yer aldığı özel inşaat sektörü bu dönemde sorumluluğunu bilmeli ve odaların yurt çıkarlar için yaptıkları çalışmalar karşısında şimdiyedek takındığı tutarsız tavırdan vazgeçmelidir. Daha iyi proje, daha iyi inşaat esasını getirecek bir uygulamanın maddi temelleri geçmiş dönemde oluşturulan dağınık piyasanın örgütlenmesile gerçekleşegilecektir. Bu örgütlenmede teknik eleman odaları derleyici ve kontrol edici konumlarını geliştirmek zorundadırlar. Bu zorunluluk inşaat müteaahhitleri tarafından kanımızca benimsenmelidir Aksi halde büyük sermaye girişimleri karşısında ancak derneklerle örgütlenebilmiş, dağınık ve mutlaka çok düşük verimle çalışan bu sektörün ayakta durmasına olanak göremiyoruz.



Oda merkezi «Fiat farkı» Konusunda görüş hazırlıyor

Özellikle inşaat malzemelerinin büyük nisbetlerde fiyat artışları gösterdiği ülkemizde Devlet yatırımları aksamakta bir yandan eski rayiçlerle işi alan müteahhitler işlerini tamamlayamadığı gibi, öte yandan proğramda bulunan yatırımların ihaleleri de talip bulamamaktadır.

Bu gerekçelerle eski bakanlar kurulu müteahhitlere fiyat farkı konusunda iki kararname hazırlığı içine girmişti. Bunlardan birincisi halen taahhüde bağlanmış olup da fiyat artışları nedeniyle bitirilememe durumu ortaya çıkan işleri kapsamaktadır. Ancak bu kararname karara bağlamadan kalmıştır.

İkinci kararname ise ileride ihalesi yapılacak işlerin fiyat artışlarından etkilenmemesi için «Eksiltme Şartnamesi Formülünün» ilgili maddelerine eklenebilecek yeni fıkralar getirmektedir. Bu kararname kabul edilmiştir.

Yönetim Kurulumuz her iki kararname üzerinde yaptığı incelemede aksaklıklar olduğunu görmüş ve eleştirilerini çalışma raporunda belirtmiştir. Ayrıca, yeni hükümetin yatırımların gecikmemesi için çaba harcanması ve böylece Bayındırlık Bakanlığının konuyu yeniden gözden geçirmek istemesi üzerine Odamızdan da ivedi olarak görüş iştemiştir.

Bu görev için oluşturulan komisyon çalışmalarına başlamış olup görüşlerimiz ilk fırsatta Teknik Güçte yayınlanacaktır.

SORUNLARIMIZ

VAKFA HAVALE

Enis ÜSER

Gazetecilerin herşeyi bilmek iddiasında oldukları bir çağda trafik konusunun inşaat mühendisliğinin bir dalı olduğunu bilmemeleri yadırganan bir durum. Biz iyi niyetimizle bu bilgisizliğin olamayacağını söyleyelim. Ancak çok satan bir gazetenin, İstanbul gibi bir kentin trafik sorununun çözümünü kendisine dert edinmesinin bir nedeni olması gerekir. Hele hele çözüm önerileri getirmek için bizzat işin içinde olanların, örneğin İstanbul Nâzım Plân Bürosunu değil de, sorunun gerçek yaratıcılarının bir araya toplanması pek anlamlıdır. Otomativ sanayicilerinin sermayeleri belki çoktur da, trafik sorununun çözümleri için fikirleri pek yoktur. Nasıl olsun ki, adamların derdi daha çok otomobil satmak. Çağımız trafik ilgililerinin merakı da otomobilleri kent dışına atmak. Böyle ters bir durumu savunmak zorunda kalan bir gazetenin gazetecisinin de istemediği zaman bilmemesi doğal bir şey.

Konuyu yeni bir vakfa havale etmek te, halkımızın anlamını pe kiyi bildiği «Komisyona havale etme» nin modern bir söyleyiş tarzı olsa gerek. Yani «işi sürüncemede bırakmı» demek istiyorlar? Eğitimden, büyük kentlerin ulaşımına kadar ne kadar sorun varsa yavaş yavaş Vakıflara havale edilmeğe başlandı.

Otomobil sorunu gerçekten çok yüklü bir sorun. Bu ar... bir yandan insanlığın gittikçe artan mobilitesine (hareketliliğine) cevap verirken öte yandan, özellikle nekt içinde, hareketliliğin nedeni oluy... Batı'nın sanayileşmesinde otomotiv sanayinin öncü rolü ... kâr edilemez. Ancak üretim için üretim felsefesi çerçevesinde her şeyden önce, ne ... olursa olsun ... mobilleri satmak gerek. Kontrol edil... ıeyen bir ür... sö... konusu olan Otomotiva sanayiinin olumlu katkısı ile gelişen durum toplumsallığımızı arattırırken onun, hâlâ bireysel çözümler teklif etmesi halledilmesi gereken (hareketliliğimize) bir çelişki. Bugün herbirimiz gittikçe daha büyük iş yerlerinde çalışıyoruz. Bu iş yerleri kentlerin belli yerlerinde bulunuyor Her sabah ve akşam belli yerde bulunan konutlarla yine belli yerde bulunan iş yerleri arasında yüz binlerce kişinin taşınması gerek. Soruna akılcı ve çağdaş çözüm yolu kitle ulaşımı. Ne varki bunu söylemek şimdiki otomativ sanayiinin kendisini inkâr etmesi demek olur.

Batı'nın çöz... i has...

mesinde kâr ilkesinin dışında etkenler de var. Örneğin, iş çilerin ... otomobillerin sübap ... gördüğünü anlamış. Öyle bir sübap ki yabancılaşmanın bu nalımını azaltmağa çalışırken ...

Az gelişmiş ülkelerde ise otomotiv sanayi gelişmiş ülkelerin tekelci otomotiv sana...

rumunda. Pazara yakın olmak, ucuz ... mak, ... fayd... mak, kâr oranlarını açık giz... şekilde arttırmak ama... bu ülkelere giriyorlar ve hareketlilik ihtiyacını tamamen dışardan gelen bir ...mikle alt - üst ediyorlar. Bir Paris bir New-York Belediyesi bu çelişkileri (geçici de olsa) çözebilmek için bu sanayilerden alınan vergilerle kentlerine fon yaratabilirken bizim belediyelerin ... yan kanun hâlâ pa... todan çıkmamış Sonrada bu ... otomobillerini satamamak tehlikesi belirince Kamuoyuna karşı sorumluluk duyda vehmi altında vakıf kurup para toplamaları halka renkli resimlerle sunuluyor.

Herşeyi yeniden keşfetmek zorunda mı kalacağız? Ülkemizdeki bu vakıf hareketinden çok önceleri, petrol krizinin yar... durum ned... le, Avrupa özel oto konusunu yer... düş... da kaldı. Yeni bir seçim arefesinde olan İngiltere'de iktidara aday partilerden biri programında kent ulaşımı sorununu kitle ulaşımı yöntemleriyle çözümleneceğini vaad ediyor. Bu hale gelinmiş Biz neden kaynak ve vakit ka... delim? Bakın sağcı bir Fransız gazetesi olan Le Figaro ne ...vor ...

...«Bu araç üzerindeki bütün yargılar tutuklu tepkilere yol açmaktadır. dır. Otomobil yalnız bazıları için gerekli bir çalışma aracı değil, fakat bir efsanedir. Bazılarının ona karşı duydukları mistik kin de, şüphesiz abartılmıştır biraz. Ama bu da onun var oluş felsefesi içindeki yerini göstermek bakımından önemlidir. Tabii özellikle, gelirlerinin bir kısmını, arabayı kullanmaktan çok ona sahip olup bakmaya ayıranlar için böyledir durum. Bir çok kimsenin araba sahibi olmak için borçlanması ya da kendini bazı şeylerden yoksun kılması pek şaşırtıcıdır. Hatta en varlıksız kesimlerde görülen arabalar özellikle lüks olmaktadır. Kibir gelişmenin itici etkenlerinden biridir. Reklâmcılık ise bu kusuru ikinci bir yapı haline getirmek için elinden geleni esirgememektedir.

Sahip olmak ve gösteriş yapmak kibrini bir tarafa bırakıp soralım: Acaba arabayı neden böylesine seviyoruz ve ona böylesine bağlıyız? Çünkü o bizi son derece hareketli kılıyor, keyfimiz istediği zaman istediğimiz yere gidebiliyoruz di ye mi? Kuşkusuz bazı anlarda trafik tıkanıyor, tren daha hızlı gidiyor.»

«Çok açıktır ki, Batılı otomobilinden vazgeçemez. Bunun nedeni de sadece, arabanın gelişmesinin diğer ulaşım araçlarının gelişmesini önlemiş olması da değildir. Aslında topluluğumuzda çalışma şekli ve kentlerdeki konutlar yüzünden tam bir yabancılaşma düzeni üzerine oturmuş bulunmaktadır. Artık, kaçma efsanesinin yanında yeni tip bir kölelik yerleşmiştir. Bu düzen, işçiyi yükseltmiyor gerekli yere getirmiyor, ona ancak haftanın bazi günlerinde veya günün bazı satlerinde işten kaçmak olanağını sağlıyor.

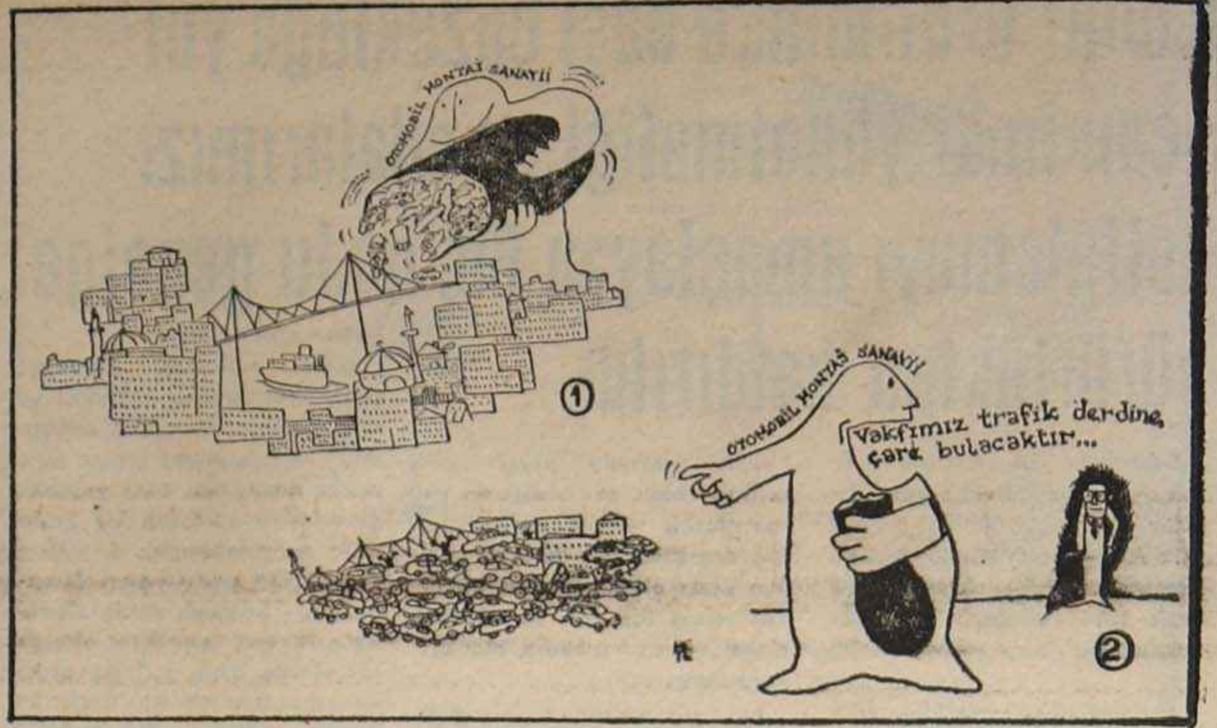
İş artık, gittikçe daha büyük bir yük olarak görülüyor ve ona duyulan soygı gittikçe azalıyor.

Artık insanlar vakit geçirmek ve eğlenmekte de yaratıcılıklarını kaybettiler... Çünkü şimdi bizi eğlendirecek vakit geçirtecek olan sanayiin gereklerin boyun eğiyoruz. Kentlerde oturan Fransızların çoğu ne elleriyle ne de kafalarıyle yeni bir şey yaratabiliyorlar. Bu da onları sıkıyor. İşte otomobil bu sıkıntıdan kurtaracak araçtır. Binersiniz tam bir pasiflik içinde onunla gidersiniz.»

Anlıyo... ki ... ekonomik sorun olmaktan öte; belli bir değer sistemi tarafından belli bir amaç için kullanılmakta Televizyon reklâmlarını izleyenler küçük bebeklerin otomobil satışları için nasıl âlet edildiğini bilirler.

Ford şirketi, daha çok satış yapmak amacıyla, yeni bir model geliştirmek için tam 3 milyar lira harcamış. Amerikada kârlı yollara ... için gerekli tuzu General Motors firması temin ediyormuş Biliyoruz tuz aracın saçlarını paslandırıyor.

Ne dersiniz, otomobilcilerin vakfı çözebilecek mi sorunumuzu?



YAZISIZ

Göreve talip olma zamanı geldi

(Baştarafı 1 nci sayfada)
mokratikleşme doğrultusundaki özlemlerine karşı koyulan bu engeller 14 Ekim genel ve 9 Aralık yerel seçimleri ile yıkılırken, Odamız da kendi sorumluluğu çerçevesi içerisinde ve güç şartlar altında ortaya koymuş olduğu çaba ile, halkımızın ve üyelerimizin ileriye dönük isteklerine önemli katkıda bulunmuştur. Bu bakımdan XIX, çalışma döneminin raporu Türkiye'nin ekonomik, Sosyal, demokratik gelişmesine yapılan katkının bir belgesi olarak nitelendirilmiştir. Çalışma raporunda sergilenen bir yıllık çabalar maddî imkânsızlıklar nedeniyle oluşturulamayan komisyonlardan yararlanmaksızın ortaya koyulmuştur.

Odalar Birliği Kanununda meslek odalarına verilen ülke ve üye sorunları için her türlü teşebbüste bulunma yetkisi pratikte bilerek yaratılan olanaksızlıklar nedeniyle dikkate alınmamıştır. Buna rağmen Odamız, kanunda saklı yetki ve sorumluluğuna sahip çıkarak imkânsızlıklara rağmen görevini yerine getirmiştir. Kamu yararına kurulmuş odalarımızın varlığı, sade dernekler lehine inkâr edilmiş olmasına rağmen kanunlara sahip çıkılmıştır.

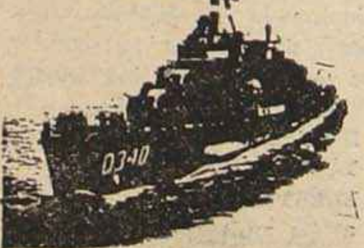
ÇALIŞMA RAPORU

Çalışma raporunda bir yıl için yükümlenen görevde yapılan işler ve oluşturulan görüşler ayrıntılı bir şekilde ele almıştır. Ülke ve meslek sorunlarından, üyelerimizin çeşitli kesimlerinin çalışma koşullarına değin bütün konuların bir bütünlük içinde ele alındığı çalışma raporu aynı zamanda gelecek yıllarda görev alacak yeni yönetim kurullarına ve kamu oyuna ışık tutmak amacını taşımaktadır.

Örneğin raporda proje bürolarının, konut üretiminde çalışan üyelerimizin içinde bulunduğu durum için çözüm önerileri getirilirkenğ ayrıca bu önerilere temel teşkil eden analizler ülke ve dünya gerçekleri açısından ortaya konulmaya çalışılmıştır.

GENEL KURUL

Böylece genel kurulun yapacağı tartışmalar için bir plâtform yaratılmış olmaktadır. Kongreye katılmalarını dilediğimiz hükümet üyelerinin ve meslekdaşlarımızın getirecekleri görüşlerle kınmamıza yapacakları yeni katkılar dikkatle izlenmeli ve bu ortamın oluşturulması için çaba sarfedilmeli. Bu çaba, başarılı bir yönetim çalışmasında duyulması gereken saygı için beklenen asgarî bir koşul olmaktan bilinçle sorumluluğa talip olmasını beklediğimiz yeni netim kurullarının ilerici atılımlarına kaynaklık etmesinde birinci koşuludur.



HASAN PULUR'A AÇIK MEKTUP

7. Şubat. 1974 tarihli Milliyet gazetesi olaylar ve insanlar sütunundaki «İnşaat Mühendisi trafikçi olsa» başlıklı yazınızı hayretle okudum. Gerek İnşaat Mühendislerinin hak ve görevleri gerekse yazıda ele alınan Sayın Oda Başkanımız İzzettin Silier yönünden cevap vermem görev ol-

Muhterem gazetenizin ve şahsınızın gerçekleri yansıtmakta fırsat eşitliğinden yana olduğunuzu bildiğim için ayni sütunda yazıma yer vermenizi özellikle istirham ederim. Ülke kalkınmasında en etken bir meslek kuruluşunun hak ve görev sahalarının belirlenmesi bakımından bu gereklidir.

du.

Saygılarımla.

1 — İnşaat Mühendislerinin görevleri oldukça geniş bir sahayı kapsar. Bu sahada; 7. Şubat. 1974 tarihli «İnşaat Mühendisi Trafikçi Olursa» başlıklı yazınızda belirttiğiniz gibi proje çizip bina yapmak, betonarme hesabı yapmak bulunduğu gibi yazıda belirtmeyen ancak inşaat mühendislerinin asil görevlerinden bazıları şunlardır: HİDROLİK MÜHENDİSLİĞİ (nehir hidroliği, yeraltı suları, barajlar, isale hatları, pompaj üniteleri vs.) ZEMİN MEKANİĞİ MÜHENDİSLİĞİ (zemin - le ilgili bütün mühendislik çalışmaları(, ŞEHİR SAĞLIĞI MÜHENDİSLİĞİ (su ve hava kirlenmesi dahil insan sağlığı için gerekli bütün mühendislik çalışmaları) AHŞAP VE ÇELİK YAPI MÜHENDİSLİĞİ (bütün çelik ve ahşap yapıların proje, plan, hesap ve tatbikatları)

DEMİR YOLLARI MÜHENDİSLİĞİ (Demir yolları yapım, bakım ve işletmesindeki mühendislik ve trafik hizmetleri).

YOL VE TRAFİK MÜHENDİSLİĞİ (Yolların yapımı, bakımı ve işletilmesindeki Mühendislik ve trafik hizmetleri).

Sıraladığım konular İ.T.Ü. İnşaat Fakültesinin tarihi taş kışladaki binalarına girildiğinde mütevazi broz plâkalar üzerine yazılı İnşaat Mühendisliği bölümlerinin bazılarıdır. Bu kürsülerde bulunan değerli profösörlerimiz yukarda bazılarını saydığım konularda ihtisaslaşmış İnşaat Mühendisleri yetiştirirler. (Sayın Oda Başkanımız İzzettin Silier de bu Fakülteden mezundur. Ayrıca ilâveten İstanbul Hukuk Fakültesini de bitirmiştir).

Yol ve Trafik Mühendisliği kürsüsü iki ayrı bölüm ihtiva eder. Bunlar 1 — Yol Bölümü: Kısım şefi Sayın Prof. Faruk Umar 2 — Trafik Bölümü Kısım Şefi Sayın Prof. Kemâl Kutlu (her iki sayın profesörler aynı zamanda İnşaat Mühendisidir

Trafik bölümünden mezun olan İnşaat Mühendisleri mezuniyet çalışmalarını gerçekte mevcut bir trafik konusunun enine boyuna plânlaması ile sağlar. Örneğin İstanbul'da yapılması düşünülen metronun ana sorunları ve metro güzergâhı ile metro tesisleri planlaması gibi.

Trafikle ilgili bir adli olayda sayın hakimlerimiz bilirkişi itirazlarında son ve en üst, en ehil mercii olarak İ.T.Ü. İnşaat Fakültesi yol ve trafik kürsüsüne müracaat ederler. Ayrıca İstanbul İli trafik komisyonunda İ.T.Ü. İnşaat Fakültesi Yol ve Trafik Kürsüsünden bir eleman mevcuttur.

Yukarda sıraladığım üst ve asil görevleri ifa edenler hep inşaat mühendisleridir. Her mühendis diploma almadan evvel mutlaka yol ve trafik kürsüsünden ders görür, vize alır, etüt ve proje yapar.

2 — Bu yazıyı kaleme alan İ.T.Ü. İnşaat Fakültesi Ulaştırma opsiyonundan mezun bir inşaat mühendisidir. Yani Trafik tekniği konusunda teori sahibi uzmanlaşmış bir elemandır, ayrıca tak si, minibüs treyler dahil uzun yıllar geçimini trafiğin hükûm sürdüğü yollardan temin eden bir emekçidir. Halen İstanbul trafiği içinde her gün direksiyon başında bu tatbikatı yaşayıp teorik bilgileri ile olabilecek en iyi çözümleri ilmi veriler ve tatbiki durumlar ile karşılaştırıp mütevazi çalışmalar yapan bir kişidir.

Yukardaki izahımdan sonra adı geçen yazıda Sayın İzzettin Silier'in İstanbul trafiği ile ilgili önerilerine büyük çapta katılıp ayrıca ilâve tedbirlerde ileri sürebilirim.

Ancak yazımın gayesinden uzaklaşacağı ve kıymetli sütunlarınızı daha fazla işgâl etmemek için gereksiz görüyorum. Lüzum duyulduğunda izaha hazırım.

(Devamı 6'ncı sayfada)

isvan ve teknik eleman odalarının yetkililerinin de katıldığı bir toplantıda Istanbul'un trafik sorunu görüşüldü

"Şimdi de asma yol mu?"

Geçtiğimiz günlerde, eğemen güçlerin yoğunlaştırmaya çalıştığı bir tartışma yeni bir noktaya geldi. Bilindiği gibi, bazı özel girişimciler bir araya gelerek ,bir trafik vakfı kurma çabasına girişmişlerdir. Özel otoları almayan İstanbul Şehrini, alt-üst geçitlerle donatarak kendi mallarının pazarlanma imkânını artırmaya yönelik bu davranış, gerek odamız ve gerekse diğer kamu kuruluşlarının tep kisiyle karşılanmıştı.

8.2.1974 günü Belediye Başkanı Başkanı Sayın Ahmet İsvan tarafından yapılan davet üzerine, İnşaat Mühendisleri Odası ve Mimarlar Odası İstanbul Şube yetkilileri Belediye sarayında yapılan bir toplantıya katılmışlardır.

Şube yetkililerimizin verdiği bilgiye göre, toplantıya Oda yöneticilerimizin dışında İ.T.Ü. Yollar ve Trafik kürsüsünden Prof. Kemâl Kutlu, D.G.S.A. Betonarme Kürsüsünden Prof. Tayyar Tayar, Turing Otomobil Kurumu'ndan Çelik Gülersoy, Prof. Yüksel Ülken, İstanbul Nâzım Plân Bürosu Trafik Etüdü uzmanları, ve belediyenin konu ile ilgili daire yetkilileri katıldılar.

Oda yetkililerimizin öteden beri sorunun temel niteliğini kapsavan görüşleri bu toplantıda tam anlamıyla ortaya çıktı.

D.G.S.A.'dan Prof. Tay yar Tayar'ın getirdiği ilginç bir teklif tartışmalara yol açtı. Sayın Tayar, uzun bir çalışmanın ve karşılıksız (!) bir ihtimamın sonucu olan projesini büyük bir heye canla açıkladı. Sayın Prof. Tayar'a göre 150 milyon lira harcanarak İstanbul'un trafik sorunu temelinden çözmek mümkündü. Bunun için İstanbul'un ana arterleri üzerinde yapılacak bir üst yol projesi getiriyordu. Bu proje'ye göre ana yolların ortalarında 4 m. de bir atılan kolonlara oturan ve yalnız Be lediye'ye ait ulaşım araçlarının geçtiği bir üst yol İstanbul'u bir baştan bir başa kaplayacaktı... Prefabrik elemanlarla kurulan bir sistem istenildiği zaman sökülebilecek, yapım kolaylığı nedeniyle ileride gerekecek yeni ünitelerin ilâve si de kolay olacaktı.

Teklif karşısında Sayın İsvan bütün nezaketi ve hoşgörüşü ile «Bu kadar az bir parayla, köklü bir çözümü sağlayabilmenin kendisine çok cazip ama iddialı gel diğini» söyledi. Diğer konuşmacılar bu teklif üzerindeki düşüncelerini açıkladılar. Bu arada «Turing - Otomobil Kurumu» yetkilisi ile, İktisat Fakültesi Prof. lerinden Yüksel Ülker'in sözkonusu teklifi hareketle destekledikleri gözden kaçmadı.

Diğer konuşmacılar tümüyle teklife karşı çıktılar. İ.T.Ü. Trafik kürsüsünden Prof. Kemal Kutlu, bu projenin, metro projesini engelleyici bir yanı olduğunu özellikle rak yapılması gereken bir metronun vazgeçilmez yanlarını kanıtlarıy belirtti. İstanbul'un ulaşım sorununun çözülmesinde, genel bir ulaşım plânlamasına bağlı olala ortaya koyan sayın Kutlu üst yol projesine kesinlikle itibar edilmemesi gerektiğini savundu.

İnşaat Mühendisleri ve Mimarlar Odası yetkilileri ise bu görüşü paylaşarak, genel bir ulaşım planlamasına bağlı metro yapımının ve kitle ulaşım araçlarını geniş ölçüde kullanarak uygulanacak bir ulaşım politikasının sorunu uzun vadede çözmek için gerekli tek yol olduğunu belirttiler.

Kısa vadede alınacak tedbirler konusunda beların görüşleri üst yol lediyedeki yetkili uzman projesini savunanların dan olumlu karşılandı, dışındaki kişiler tarafından Bunlar mevcut yolları daha verimli şekilde kullanmak, bazı zabıta tedbirleri ile dar geçitleri genişletme konusunda yapılacak çalışmalar gibi konuları kapsıyordu. Bu arada ana ulaşım hal kalarında alt hız sınırlamasına gidilmesi konusundaki sayın İsvan'ın görüşü de olumlu karşılandı.

Toplantı, eBlediye Baş kanına bilgi alma amacıyla yaptığı bir istişare olması nedeniyle herhangi bir karar almadan so na erdi.

Anayasa Mahkemesı Başkanı Muhittin Tay'an

Yapıcı ve toplum yararına olan çalışmalarımızın kamu oyuna iletilmesi basının ve TRT'nin sorumlu davranmasına bağlıdır

MİMARLAR ODASI GENEL KURULUNA HİTAP EDEN ANAYASA MAHKEMESİ BAŞKANI MUHİTTİN TAYLAN ÜLKE SORUNLARI ÜZERİNDEKİ İLERİCİ VE YAPICI ÇALIŞMALARIMIZIN VE ÖNERİLERİMİZİN TAKDİRLE İZLENDİĞİNİ BELİRTTİ.

Mimarlar Odasının geçen hafta yapılan yıllık Genel Kuruluna bir mesaj gönderen Anayasa Mahkemesi Başkanı Sayın Muhittin Taylan kongreye başarılar dilemiş ve «Kamuoyunun oluşmasında basınımızın ve bugün çok etkili bir e[illegible]n ve haberleşme arası olan TRT'nin meslek kuruluşlarının çalışmalarını daha dikkatli bir biçimde izlemesine ve alınan sonuçları kamuoyuna ulaştırmasına bağlıdır.» demiştir Taylanın mesajı aynen şöyledir.

«Odanızın XX nci Genel Kurul toplantısına Anayasa Mahkemesindeki işlerim dolayısiyle katılamadım Özür diler, nazik çağırınız için teşekkür ederim .

Meslek kuruluşlarının ülke sorunları üzerindeki ilerici ve yapıcı çalışmalarını ve öne sürdükleri çözüm yollarını dikkatle ve takdirle izlemekteyiz. Ancak, öneriler, gerçeğe ne denli uygun olursa olsun kanımca benimsendiği ölçüde etkili olmaktadır. Kan[illegible] oluşması da basınımızın ve bugün çok etkili bir eğitim ve haberleşme aracı olan TRT'nin meslek kuruluşlarının çalımalarını daha dikkatli bir biçimde izlemesine ve alınan sonuçları kamuoyuna ulaştırmasına bağlıdır

Mimarlar Odasının da benze kuruulşlar gibi yurt sorunları üzerindeki çalışmaları, her zaman yapıcı ve toplum yararına olmuştur .

Bugün başlayan Genel Kurul çalışmalarının başarılı geçmesini dilerim.

Sayın konuklara ve değerli mimarlarımıza saygılar sunarım»

Yeni hükümetin teknik eleman konusundaki görüşleri belli oluyor.

Teknik elemanların yıllardır haykırdıkları sorunlarına eski hükümetlerce çözüm bulunamamış olması dikkatleri Ecevit başkanlığında kurulan yeni Bakanlar Kuruluna çevirtmiştir. Bilindiği gibi Ecevit, daha muhalefet lideri iken teknik elemanların sorunlarına yakınlık duymuş, çeşitli kereler kongrelerimize gelerek yaptığı konuşmalarda Odaların görüşleri paralelinde olan düşüncelerini açıklamıştır.

Yeni hükümetin bakanları ilk günlerden itibaren teknik elemanları ilgilendiren konulara değinmişler ve meslektaşlarımız tarafından olumlu karşılanan görüşler getirmişlerdir.

«İÇİMİZDEN ÇIKANLAR ANLAMADI»

B. M. Meclisinde hükümet programı tartışılırken teknik personelin sorunlarına değinilmiş ve bir ara eleştirileri cevaplayan Ecevit eski hükümet başkanlarından Süleyman Demirel'i kendisi de bir teknik eleman olduğu halde onların sorunlarını anlamamakla suçlamıştır. Teknik elemanın her zaman idarecilerden daha üstün olduğunu da ifade eden Ecevit yeni hükümetin görüşleri olarak aynen şunları söylemiştir:

«Teknik personeli maddeden ve mânen tatmin edeceğiz. Bu olmadıkça, siyasal ve ekonomik açıdan hiç bir şey doğru dürüst işleyemez. Acı bir gerçektir ki, o zümrenin içinden geldiği halde Demirel, teknik personelin durumuna bir çare bulmamıştır. Şunu açıkça söylüyorum ki, milletvekili olarak, Bakan olarak, Başbakan olarak, müsteşar ve genel müdür olarak, teknik personelin bizden fazla maaş almasını içimize sindirmek zorundayız. Binlerce lira vererek okuttuğumuz bu personelin, bu beyin gücünün önlenmesi lâzımdır. İleri sanayi ülkelerinde bile teknik personelle âmir durumdaki personelin maaş farkları bir türlü ayarlanamamıştır. Teknik personel kendini idare edenden daha fazla para almıştır.»

TEKNİK PERSONELİN KİM OLDUĞU TAM MANASIYLA ORTAYA KONULACAK

Bayındırlık Bakanı Erol Çevikçe de bir gazetenin «Bakanlığınızın sorunları ve çözmekle yükümlü olduğunuz ülke sorunları hakkında bilgi verir misiniz?» şeklindeki sorusu üzerine Bakanlığının sorunlarının en önemlisinin teknik eleman sorunu olduğunu belirtmiş ve teknik elemanın kim olduğunu kısa zamanda tam manâsıyla ortaya koyup, o grubu en etkin bir şekilde tatmin etmeğe çalışacağız, demiştir.

PERSONEL REJİMİNE PALYATİF DEĞİL KÖKLÜ ÇÖZÜM YOLLARI

Odamız üyesi olan Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanı Korkut Özal ise Zirai Mücadele ve Araştırma Konseyinin Ankara'da yapılan on birinci toplantısında yaptığı konuşmada özellikle teknik personeli tatmin edici tedbirleri uygulamanın zorunluluğuna değinerek şunları söylemiştir:

«Hükümetimizin temel vasfı, radikal düşünceye sahip olmasıdır. Sağ - sol tabirini bir yana bırakıyorum. Biz, meseleler paelyatif tdbirler değil, köklü çözüm yolları getireceğiz. Buna mecburuz. Meselâ personel rejimindeki aksaklıklar meydandadır. Bu aksaklıklar özellikle teknik personeli huzursuz etmektedir. Personel rejimindeki bu aksaklıkları düzeltirken, teknik elemanları teşvik edici unsurda getirmeğe mecburuz. Çözüm yolu çok yönlü olmakla beraber, bir çıkış yolu bulacağız. Zira, bu koalisyon hükümetinin temel felsefesi, köklü çözüm yolları getirmek olacaktır.»

VE DEVLET PERSONEL DAİRESİ

Bilindiği gibi Devlet Personel Dairesinin teknik elemanlara karşı tutumu hep olumsuz olmuştur. Bir ara o hale gelinmiş idi ki, teknik elemanların 657 sayılı kanunla yaratılan sorunlarına çözüm bulmak için çabaya giren bir Bakan karşısında Devlet Personel Dairesini bulduğunu belirtmişti. Bu dairede yatırımcı bakanlıkları temsilen hiç bir teknik elemanın bulunmadığı ve bu yüzden onlarla ilgili uygulamanın konuyla ilgisi olmayan kişiler tarafından yapıldığı bilinmektedir.

Bu durum karşısında Odamız, çeşitli kereler yetkililer nezdinde yaptığı temaslarda ve ayrıca yayın organlarında D.P.D.'de muhakkak bir teknik eleman temsilcisinin bulunması gerektiği hakkında görüşler öne sürmüştür. En sonunda yeni hükümet programında da yer alan bu görüş, bu daireye bakmakla görevli Devlet Bakanı İsmail Hakkı Birler tarafından şu şekilde açıklanmıştır:

«Devlet Personel Dairesi bilindiği gibi 1960'ta Milli Birlik Komitesi tarafından çıkarılan bir kanunla kurulmuş. Ama hemen rahatlıkla ifade edeyim ne kuruluş amacına uygun şekilde organize olabilmiş, ne de bu güne kadar kuruluş amacına uygun bir icraatın içine girmiş. Diğer müesseselerle, özellikle Maliye Bakanlığıyle devamlı sürtüşme içinde kalmış, kendi bünyesinde tam tevazzuh edememiş, yeterli eleman ve uzmanlar temin edilememiş. Bildiğiniz gibi gerek protokolde, gerek hükümet programında aynı cümlelerle ifade edilen husus «Devlet Personel Dairesine de yeni bir şekil verilecektir» şeklinde ana fikir ifade edilmiş, bir direktif verilmiş oluyor bakanlığına. Bu direktifin ışığı altında sanıyorum bir ölçüde kuruluş kanununda değişiklik yapmak suretiyle ve öncelikle diğer kuruluşlarla ilişkilerinin bir esasa bağlamak suretiyle, tıpkı Devlet Plânlama Teşkilâtı gibi o hüviyette ve o etkinlikte çalışan bir müesese haline getirmeye çalışacağım.»

Devlet Bakanı İsmail Hakkı Birler yine aynı röportajda personel maaş ve özlük haklarındaki aksaklıklar için önerilen çözümler konusunda şunları söylemiştir:

KANUNDAKI AKSAKLIKLARI GİDERMEK İÇİN ÇIKARILAN KARARNAMELER YENİ AKSAKLIKLARI ORTAYA KOYDU

Bildiğiniz gibi bir de yetki kanunu ile Bakanlar Kuruluna kanun hükmünde kararname çıkarma ve böylece Personel Kanunundakı aksamaları giderme yetkisi verildi. İki yıl süreli bir yetki kanunuydu bu. Bu kanuna dayanarak bugüne kadar dokuz tane kanun hükmünde kararname çıkarıldı. Bu çıkarılan kanun hükmündeki kararnamelerin henüz hiç birisi Millet Meclisinde ve hattâ komisyonda, plân bütçe komisyonunda dahi görüşülüp sonuca bağlanmadığı halde birbirini takiben kanun hükmünde kararnamelerle bir evvelki hükümlerin değiştirildiğini görüyoruz. Böylece 657 ve 1327 sayılı kanunlarda bulunan boşlukların bunların doğurduğu aksaklıkların giderilmesi için peşpeşe çıkarılan kanun hükmünde kararnameler yenı aksaklıkları ortaya koydu. Bu kanundakı yetkilere da yanılarak çıkarılan yan ödemelerle ilgili iş güçlüğü, iş riski bu eleman temininde güçlük adlarını taşıyan yan ödemelerle ilgili bugüne kadar yanlış hatırlamıyorsam 17 tane kararname kamu kesimi için 7 tane kararname de İktisadi Devlet Teşekkülleri için çıkarılmıştır. 24 kararname, ama ona rağmen yan ödeme konusu ve hele teknik personel konusu halledilebilmiş değil. Yine bildiğiniz gibi Bakanlar Kurulunun ilk kararnamelerinden üçü bu yan ödemelerle ilgili öncekı hükümetin son günlerde çıkarmış olduğu kararnamelerin iptali ve ertelenmesiyle ilgili. Bir kısım teknik personel yan ödeme verilmesiyle ilgilı kararname iptal edildi. Ancak bir anlamda ertelenmiş oldu. Şöyle ki, bu biraz evvel bahsettiğim 24 kararname, yan ödemelerle ilgili kararname bunların bir kısmı uygulanmaya başladı, kullanılıyor. Ama son çıkarılan 7704 ve 7806 numaralı kararnameler durdurulmuş, ertelenmiş oldu. Evvelâ teknik personelin ve yan ödemeye müstahak güç işlerde çalışan tehlikeli işlerde çalışan veya eleman temininde güçlük çekilen konuları bir tasnife tâbi tutulması sarih bir tarife kavuşturulması lâzım. Bu yapılmadıkça iğreti tedbirlerle bu gün bir kararname bir kesimi içine alan, bir süre sonra bir başka kesimi içine alan ama her seferinde mutlaka bir kesimi de eksik bırakan yolu tercih yerine bütün bu kararnamelerin hepsinin yerine ikame edilecek tek bir kararname hazırlamayı düşünüyoruz. Bu bir hayli zaman alacak bir konudur. Söylediğim gibi evvelâ bazı tarifeleri yapmak lâzım. Bazı iş analizlerini yapmak lâzım. Bir başka deyimle bir kadro standardizasyonuna gitmek lâzım.

MÜHENDİSLER VALİ OLACAK

Yine Odamız üyelerinden olan İçişleri Bakanı Oğuzhan Asiltürk, Milliyet gazetesine verdiği bir özel demeçte, «Sanayi kalkınma hareketinin yoğun olduğu illere mühendislerin vali tayin edilebileceğini» bildirmiş ve şöyle demiştir:

«Sanayi kalkınma hamlelerinin yoğun olacağı illerde gerekli vasıflara haiz, idarecilikte temayüz etmiş, yatırım programlarını aksatmadan zamanında yetiştirmiş bazı teknik elemanların da valiliklere atanmasında fayda görüyoruz.»

YENİ BİR DÖNEM - YENİ BİR ANLAYIŞ

Yukarıda ele alınan görüşlerden de anlaşılacağı gibi yeni dönemin, bizler için haksızlıkların giderilmesinden öte istihdam şartlarımızın ve şekliinn yeni boyutlara ulaştırılması bakımından, anlamı farklı olacaktır. Öyle ki teknik elemanların vali olabilmesinin kabul edilebilmesi, salt ücret konusunun kolayca yozlaşabilen eğiliminin ötesinde yaratıcı insan kaynaklarımızın ulusal çıkarlar doğrultusunda cesurca kullanılması olanaklarının yaratıldığını göstermektedir. Bu anlayış teknik elemanların mücadelenin temelini oluşturan felsefenin uygulamaya dönük somut şeklidir. Böylece ücretlerdeki haksızlık mücadelemizin bağımsız ulusal sanayiimizin kurulması için yaptığımız mücadeleden ayrı tutulmayacağı anlaşılan yeni bir dönemin başladığı anlaşılmaktadır.

HAYÂL GÜCÜMÜZÜ GENİŞLETMELİYİZ

Yeni dönemin bizler için gerektirdiği zorunluluk, bu bakımdan, ulusal kalkınma konusunda getirmek zorunda olduğumuz önerilerde hayâl gücümüzü mümkün olduğu kadar geniş tutmak olmalıdır. Ancak ve ancak çalışanların hayâl gücü hükümetlerinkinden daha geniş ve derin olduğu müddetçe sorunlarımızın daha etkili bir şekilde çözümlenebileceğini unutmamak gerekir.

Hasan Pulur'a

(Baştarafı 5'inci sayfada)

SONUÇ: 1 — Trafik konusu İnşaat Mühendislerinin ana görevlerinden biridir. İ.T.Ü. İnşaat Fakültesi yayın ne: 680 trafik tekniği sayfa 3 paragraf 4. 1850 yılından sonra trafik akımını polisle idaresinin yetersiz bulunduğu görülerek mühendirler trafik probleminin çözülmesine çağrıldılar «Ve dünyada ilk olarak 1921'de Ohio da Harry Neal trafik mühendisi olmuştur. Türkiye'de 1947 yılında İ.T.Ü. İnşaat Fakültesinde Prof. H. N. Pollin bugünkü trafik tekniği dersini vermeye başlamıştır.

Henry K. Evans «Traffic Engineering Hand Book» 1950

W Fisher Cassie » » Practice« 1963

ve benzeri pekçok eserde İnşaat Mühendislerinin asil görevlerinden birinin trafik konusu olduğunu açıkça belirtilmektedir.

2 — İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Sayın İzzettin Sillier trafikle ilgili önerilerinde büyük oranda haklıdır.

3 — Gerçekleri sütunlarında neşretmek fırsatını bizlere bahşeden Milliyet Gazetesine ve Hasan Pulur'a mensup olduğum meslek adına teşekkürlerimi sunarım. 10.2.1974

İNŞAAT YÜKSEK MÜHENDİSİ
EROL TUNCER

Fındıkzade Sok. No: 21 Fındıkzade - İST.

DAĞITIM :
GEREĞİ : Milliyet Gazetesi Yazı İş. Müd
Sayın Yazar Hasan Pulur.
BİLGİ : İ.T.Ü. İnş. Fak. yol ve trafik kür. şef.
T.C.K. Genel Müdürlüğüne
İnşaat Müh. Odası Başkanlığına
İnşaat Müh. Odası İst. Şb. Başk.

ON BEŞ GÜNDE BİR ÇIKAR



SAHİBİ: İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Adına: Ertuğrul TIĞLAY
YAZI İŞLERİ MD. Demirtaş CEYHUN
Teknik Sekreter Naci TOPLAR
ADRES: Halaskârgazi Cad. No: 35, Kat: 1 Harbiye/İSTANBUL Tel: 48 36 42 / 47 06 57
Dizgi, Tertip, Baskı - ÖZGÜR Gazetecilik ve Matbaacılık İşletmesi., Basıldığı Tarih: 10-2-1974
FİYATI: 1 TL. (Bütün üyelere parasız gönderilir)

İstanbul Şubeleri Ortak Basın Toplantısında

(Baştarafı 1 nci sayfada)

manlarımıza kadar geniş bir alanda bilgi birikimini oluşturmuş ve mesleki uzmanlık alanlarına giren bu konularda yurtsever mücadele sürdürmüş kuruluşlardır.

Üretime katılma ve yön vermede önemli yeri olan teknik elemanlar, yıllardır sözde sanayileşme ve kalkınma adına dışa bağımlı büyük sermaye guruplarının çıkarları doğrultusunda geliştirilen ekonomik girişimlerde, kapıkulu ualine getirilmiş, insiyatifleri ellerinden, ekonomik güçlükler içine itilerek, milyarlarca liraya malolan yetişmiş insan gücümüz yurt dışına göçe zorlanmıştır.

Özellikle 12 Martta yaratılan geçici rejim içinde, Tekelci sermaye guruplarının halkımız ve tüm çalışanlar üzerinde sürdürdükleri azgın ekonomik, sosyal ve ideolojik saldırıdan teknik eleman odaları da nasibini almış ve kapatılmak istenmiştir. Buna karşı verilen mücadelede, basının ve yaratılan kamuoyunun önemi hatırlardadır. Ancak bu saldırı dönemi için de, ülkemizi daha uzun süre etkileyecek olan ekonomik girişimler yeterince kamu oyuna intikal etmemiştir.

Örneğin 3. beş yıllık plân gereği teşvik tedbirlerince 25 milyar liranın halkımızın sırtından büyük sermaye guruplarına, 40 milyar liranın teknoloji transferi adı altında yabancılara aktarılması plânlanmıştır.

Ayrıca pek çok yabancı şirketle ve özellikle Dünya Bankası ve onun yan kuruluşlarınca yapılan anlaşmalar gereği, ülkemizin ve büyük kentlerimizin ulaşım, yerleşme, beslenme, altyapı, ormancılık ve turizm gibi temel sorunları yabancı tekellerin aşırı kâr isteklerine peşkeş çekilmiştir.

Ülkemizin tarihinde görülmeyen yoğunlukta olan bu ekonomik bağımlılıklar, politik ve antidemokratik saldırıların en çok yoğunlaştığı, Anayasanın ve yasaların değiştirildiği, özgürlüklerin kısıtlandığı bir dönemde elçabukluğu ile gerçekleştirilmiştir.

Artık açıkça görülmektedir ki yerli sermaye ile bütünleşerek, 150 yılı aşkın bir süredir yeraltı, yerüstü zenginliklerimizi, hatta insan gücümüzü söküp götüren yabancı sermaye, geriye açlık, yoksulluk ve işsizlikten başka bir şey bırakmamıştır.

İnanıyoruz ki bu gidişe yine emekçi halkımız son verecektir.

Demokratik yoldan kendi iktidarına sahip çıkıp, uluslararası tekelci kapitalizmin boyunduruğundan kurtularak,

Madenlerimize, petrolümüze tüm kaynaklarımıza ve insan gücümüze sahip çıkarak.

Sermayenin sömürü araçlarını bankacılığı, sigortacılığı, ithalât ve ihracatı devletleştirerek,

Bağımsız onurlu bir dış politika izleyerek.

Halkımız, 14 Ekim seçimlerinde önemli bir adım atmış, sermayenin çıkarlarını koruyan politik perdeyi yırtarak ARTIK YETER demiştir.

CHP - MSP iktidarı, halkımızın sermaye sömürüsüne karşı ekonomik ve demokratik örgütlenme isteğinin ve iradesinin zorunlu sonucudur. Bu yoldaki çabaları ölçüsünde halkımızın desteğini kazanacak, bu yoldan uzaklaştıkça halkımızın desteğini kaybedecektir.

Hiç şüphe yok ki, CHP - MSP iktidarı tekelci sermayenin azgın saldırısı içinde gerçekleştirdiği tarihimizde görülmemiş derecede dışa bağımlı bir ekonomiyi, halkımızın sosyal gelişmesinin çok gerisinde kalmış antidemokratik bir hukuk düzeni devralmıştır.

Çıkar çevrelerinin CHP - MSP iktidarını kendi doğrultularına çekme gayretleri vardır.

Teknik eleman odaları tekelci sermayenin halkımız zararına tüm girişimlerini engelleme ve tuzaklarını sergilemeyi, iktidarı, mahalli idareleri ve kamuoyunu zamanında uyarmayı görev bilir. halkımızın ivedi sorunları olarak aşağıdaki programın öncelikle gerçekleşmesini dilerler:

- Tüm antidemokratik yasalar değiştirilmeli, güvenlik mahkemeleri ile yaratılan yargı ikiliğine son verilerek hukuk düzeni sosyal gelişmenin düzeyine getirilmelidir.
- Düşünce, ifade ve demokratik örgütlenme özgürlüğü yasaların teminatı altına alınmalıdır.
- Çalışanlar arasında memur - işçi ayırımına son verilmeli, teknik elemanların sendika kurma, toplu sözleşme ve grev hakları yasallaştırılmalıdır.
- Teknik elemanlar üretim ve karar organlarına etkin olarak katılmalı, söz sahibi olmalıdırlar.
- Üçüncü beş yıllık plân ve bu plâna bağlı olarak programlanan teşvik tedbirleri, çoğunluğu geri tekniklerin ithali olan teknoloji transferi iptal edilmelidir.
- Uluslararası tekeller, özellikle DÜNYA BANKASI ve yan kuruluşları ile yapılan, ülkemizin temel sorunlarına ilişkin iktisadi anlaşmalar gözden geçirilmeli, ulus çıkarlarına aykırı olanlar iptal edilmelidir.
- Yabancı çıkarların işleyişine kılıf olarak hazırlanan yasalar, yönetmelikler, kanun kuvvetindeki kararnameler değiştirilmeli, bu çıkarları plânlayan YABANCI UZMANLARIN İŞİNE SON VERİLMELİDİR.
- Sahillerimiz, kentlerimizin gelişme ve yerleşme alanları kamulaştırılmalı, her yıl milyarlarca lirayı bulan arsa spekülasyonu önlenmelidir.
- Kooperatifleşme, adil bir toprak reformuna bağlı olarak gerçekleştirilmeli aracılık, tefecilik ortadan kaldırılmalıdır.
- Temel Eğitim Kanunu ve Üniversiteler Kanununun antidemokratik maddeleri iptal edilmeli, yüksek öğrenim kurumları özerk hale getirilerek öğrencilerin yönetime katılmaları yasallaştırılmalıdır.
- Teknik eğitim, kendi gücümüze dayanan bir sanayileşme doğrultusunda yeniden düzenlenmeli, beyin göçü önlenmelidir.

Sayın Basın mensupları.

Ülkemiz önümüzdeki yıllarda önemli ekonomik, sosyal, politik ve kültürel gelişmelere sahne olacaktır. Teknik eleman odaları bir bütün olarak ülke çıkarlarını savunmaya kararlıdırlar. Haberleşmenin ve kamu oyu yaratmanın olağanüstü önem kazandığı bu dönemde düşünce, haberleşme özgürlüğünün bütün imkânlarından beraberce yararlanacağımıza inanıyoruz.

SORUNLARIMIZ HALKIMIZIN SORUNLARININ VE MÜCADELEMİZ HALKIMIZIN MÜCADELESİNİN AYRILMAZ BİR PARÇASIDIR.

Saygılarımızla

Elektrik Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi,

İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi,

Gemi Makinaları İşletme Mühendisleri Odası,

Gemi Mühendisleri Odası,

Kimya Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi,

Mimarlar Odası İstanbul Şubesi,

Maden Mühendisleri Odası İstanbul Temsilciliği,

Metalurji Mühendisleri Odası İstanbul Temsilciliği,

Odamızın eski

(Baştarafı 1 nci sayfada)

tim Kurulunun aleyhine olabilecek hertürlü isnadı yapmışlardır.

Davanın başlamasından önce, 1971 Eylülünde Sıkı Yönetim Komutanlığının emri ile teşkil olunan bir bilirkişi heyeti Odamızın 1970—71 yıllarına ait bütün hesapların ve kararlarını incelemiş ve Dev-genç ile ilgili herhangi bir ilişki veya yardıma rastlanılmadığını belirtmiştir.

Dava sırasında memur olan Yönetim Kurulu üyelerinden Semay Taneri, Zemin Laboratuvarı Şefi olarak görev yaptığı Karayolları Teşkilâtına alınmamış uzun süre maaş alamamış ve sonunda istifa etmek zorunda kalmıştır. Diğer bir üye, Erman Tamur Köy İşleri Baaknlığındaki görevinden ayrılmak zorunda kalmıştır. Odamız Eski Başkan vekili Uğur Kökden'in çalıştığı özel şirket işine son vermiştir.

Eski Yönetim Kurulu üyelerinin hepsi özel kuruluşlarda çalışmaktadırlar.

Dava hakkında askeri savcı ve Sedat Özkol Askeri Yargıtaya başvurmuşlardır. Gerekçeli kararın açıklamasından sonra Askeri Yargıtayın davayı ele alması beklenmektedir.

BARBARLIGIN KURBANI

(Baştarafı 1 inci sayfada)

BAY HARUN KARADENİZ'İN TIBBİ RAPORU

Hasta Hastanemizde ilk olarak 1969 yılının Eylül ayında muayene edilmiştir. Kendisi kolundan yayılan bir hastalık nedeniyle radyasyon terapi tedavisinde hazır bulunmuştur. O tarihte sakatlığın lokal olarak tekrar etmesi için bir belirti bulunmayıp patalojistler tarafından yapılan histolojide hiç bir habislik durumuna rastlanmamıştır. Kendisini bu tarihten 1973'ün Aralık ayına kadar görmek olanağı olmamıştır.

Hasta 1971 yılında dirseğinde başlayan şişin tekrarını anlatmıştır. Bu durum acı vermeğe başladığı 1973'ün ilk aylarına kadar ilerlemesine devam etmiş ve buraya devamından önceki 3 aylık müddet içerisinde bü tün kol şişmiş ve dirseğin hareketi acıma nedeniyle kısıtlanmıştır. Kendisinin sıhhati genel olarak iyidir. Kilo kaybetmemiştir. Öksürüğü veya yayılmayı gösteren hiç bir durumu yoktur.

Muayene sonunda kendisi lynphadenopathy veya kansızlık durumu olmayan sıhhatli bir kişi olarak görülmüştür. Cardiouascular ve solunum anormalliği bulunmamıştır. X ışınları normaldi ve bütün akciğer tonogramları göğsünde hic bir metastaz göstermemiştir.

Sağ kol decranon üzerinde kemik uzantısı boyunca ilerleyen bir tümör vardı. Dirsek hareketi 30 derece içinde sınırlanmış olup hareket halinde acı vermekteydi. İkinci dereceden lenha uçları bulunmamıştı.

Sağ kol X ışınları ulnar kortksinin eraz yonu ile beraber yumusak ince doku kütlesi göstermiştir. Görüntüler fibro-sarcoma ile uyumluluk göstermektedir.

Kan testi, hemoglobin, akyuvarlar sayıları, Karaciğer fonksiyonları testleri gibi normaldi.

Dirsek Biopsy'si lokal anestezi altında 29 Aralık 1973'te yapılmıştır.

Histoloji belirli durumu olmayan sarcoma göstermiştir.

Teşhis: Farklılaşmamış sarcoma.

Hastalığının sirayetini gösteren delil olmadığı ve sağlığı yerinde olduğu için sağ kolunun kesilmesinden baska bir çözüm görülmemiştir. Bu görüş iki operatör tarafında (Mr. J.D. Griffiths, M.S., FRCS ve Mr. J. A. Mackinna, F.R.C.S.) tavsiye edilmiştir. ve operasyon 3 Ocak 1974 yerine getirilmistir Kol üsten dört parmak kalmak üzere kesilmiştir. Kendisi bu operasyondan hadisesiz bir iyileşme kazanmıştır.

Tümörün histolojisi sarcomanın karakterinin belli olması için elan bekletilmektedir.

YORUM: Bu genç adamın sağ kolu, muhtemelen 1969 yılında lokal olarak alınan ver tekrar etmesi olan. farklılasmamıs sarcoma nedeniyle kesilmiştir.

Bu tümörün tedavisi çeşitli nedenler dolayısı ile geciktirilmiştir. Ve tıbbi müdahalenin, malignant tümörünün gelisme safhasının ilk zamanlarında ne getirilmis olması halinde kol kesiminin gerekli olup olmayacağı konusunda beyanda bulunmak mümkün değildir. Daha fazla gecikme halinde hastalığın yayılacağı ve hastanın ölümü durumunun ortaya çıkabileceği muhakkaktır

Sirayetin bu safhasında böyle bir durum yoktur ve prognozun iyi olduğu umulmaktadır.



basından seçmeler

Görünüş

AYVACIK

İLHAMİ SOYSAL

Ayvacık ya da resmi ve yeni adıyle Hasan Uğurlu, Yeşilırmak üzerinde, Çarşamba ilçesi yakınında, Üçüncü Beş Yıllık Plana göre yapımına 1971'de başlanıp, 1977 yı- üretimine geçmesi bekle- lında tamamlanıp enerji nen dev bir barajdır.

Devlet Planlama Örgütünün hesapları yanlış değilse, ülkemiz 1977 yılında, yılda 22 milyar kilovatsaat elektrik enerjisi kullanılan bir ülke olacak ve Ayvacık barajına yerleştirilecek türbinlerden yılda bir buçuk milyar kilovatsaat enerji üretilecektir.

BİLGİ KIRINTILARI

Evet, verdiğimiz şu kaba bilgilerle, bilmeyeniniz varsa Ayvacık'ın ne olup ne olmadığını üç aşağı beş yukarı öğrendi. Haydi bu bilgilere bir iki nokta daha ekleyelim:

Hasan Uğurlu barajından, -Hasan Uğurlu, DSİ'nin pek sevilen bir bölge müdürü iken görev başında şehit olduğu için Ayvacık barajına bu ad verilmiştir- elektrik üretilmesinin yanı sıra, Çarşamba ovasının sulanmasında da yararlanılacaktır. Bu baraj elektrik üretimine geçtiğinde bütün bir Karadeniz bölgesinin, özellikle Doğu Karadeniz bölgesinin ve Samsun'daki Karadeniz bakır kompleksinin enerji greksinmesini karşılayacaktır.

AYVAYI YEDİ AMA

Evet de, bütün bu planlar, proğramlar, hesaplar, bilinmelidir ki, ayvayı yemiş durumdadır. Ayvacık'ın bu gidişle bırakın 1977'yi, daha sonraki değil, ondan son raki yıl bile tamamlanması şüphelidir.

Niye mi, Niçin mi? İkide bir evinizde üç ampul yanıyorsa hiç değilse birini söndürün diyen lere ve ilerde de demek zorunda kalacaklara ha ber vermiş olmak için söyleyeyim:

DSİ'nin yani Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğünün müsamahasından müteahhit firmanın lâubaliliğinden ve teknik müşavir firmanın önerilerinin yerine getirilmemesinden..

İYİ DE BAŞLAMIŞTI

Ayvacık barajı projesi bir dizi iyi niyetle çizilmiş gerçekten iyi niyetli adımlar da atılmıştı. Ülkemizde ilk kez aşağı yukarı 570-600 milyon liraya çıkacak bir barajın gövde yapımı, yabancı firma aranmadan, bu işi gerçekten yapabilecegi anlaşılan bir Türk firmasına verilmişti. Firmanın gerekli araçları, makineleri yeterli gözüküyordu. Her şey iyi baş lamıştı. Ayhan Şahenk'in Doğuş firması ve ortağı Sevgen firması işe iyi başlamışlardı. Arkaların da Yapı ve Kredi Bankası vardı. Bankanın Bayındır İşleri A.Ş.

GELİN GÖRÜN Kİ

Ayvacık'ın yapımının teknik danışmanlığını, bu işlerde gerçekten uzman bir Japon firması yapıyordu. Başlangıçta her şey tıkır tıkır yürüdü. DSİ gerekli istimlâkleri yaptı, yapımcı firma makine parkını Ayvacık'a taşıdı, şantiyeler kuruldu. Firmaya proje avansı olarak 90 milyon lira civarında para verildi ilk elde. Ardından, kullanılamayan bir Japon kredisi karşılığı olarak 59 milyon lira sağlanıp verildi. Derken, bir feyezan nedeniyle 40 milyon liralık bir kredi daha açıldı firmaya. Yani şöyle böyle 200 milyon liraya yakın kredi. Sonra yapılan işlerin karşılığı olarak da bir 200 milyon lira ödendi aynı yapımcı firmalara, etti mi 400 milyon lira..

YEME DE YANINDA YAT

1973 sonuna kadar Ayvacık'ta yapılan işin değeri 200 milyon lira değerinde, buna karşılık verilmiş avans ve istihkak toplamı 400 milyonu buluyor. Yani, müteahhitin elinde açıktan bir 200 milyon lira para.

Eh, bu durumda ne yapar müteahhit firma? Barajı çabuk bitirmekte mi kâr var, bitirmemek te mi? Elbette ki bitirmemekte..

En fazlasından yüzde beş faizle alınmış 200 mil yon liralık avans.. Al bu parayı, yüzde yirmi, yüz de otuz, hatta yüzde elli kârla başka yerlerde işlet. Baraj yapımından çok daha kârlı ve avantalı bir iş..

AYVACIK'IN BAŞINA GELEN

İşte Hasan Uğurlu barajının başına gelen de bu oldu. Baraj gövdesinin yapımı yürümüyor.. O kadar yürümüyor ki, derivasyon tünelleri bile tam anlamıyle gerçekleştirilemedi. Gerçekleştiri-

(Devamı 2 inci sayfada)

Bayındırlık Bakanı: «Demiryolu politikası ihmal ettirilmiştir»

Çevikçe, özel demecinde karayolu hizmetlerinin hiçbir karşılık alınmaksızın yapılmasından yakındı

Bayındırlık Bakanı Erol Çevikçe, gazetemize verdiği özel demeçte geçen yıllar içinde demiryolu politikasının «ihmal ettirilmiş» olduğunu belirtmiştir.

Bu ihmalde bazı dış etkenlerin de rol oynamış olabileceğine işaret eden Bayındırlık Bakanı, demecinin bu bölümünde aynen şunları söylemiştir.

«Karayollarında 1950'lerden sonra sağlanan dış imkânlarla da izlenen göze çarpıcı gelişme, demiryollarımızın politik açıdan değerlendirilmesinde hatalı bir sonucu kendiliğinden getirmiştir. Demiryollarımızın kurulmasında olduğu gibi, yenilenmesi ve geliştirilmesindeki gecikmede bazı dış etkenler rol oynamış olabilir.

Böylece dışardan da olanak sağlanarak, karayolculuğu nispi olarak geliştirilmiş, fakat demiryolculuğumuz ihmal ettirilmiştir.»

KARŞILIKSIZ HİZMET

Öte yandan, karayolu hizmetlerinden yararlananlardan hiçbir karşılık beklenmediğinden de yakınan Bayındırlık Bakanı Çevikçe, şöyle konuşmuştur:

«Karayolu sistemi üzerinde yapım, bakım, onarım hattâ pratik araç ve gerecine varana kadar harcama yapılır ancak bu hizmetlerin müşterisi olanlardan hiçbir karşılık beklenmez.»

ANKARA İÇİN ÇEVRE YOLU

Bayındırlık Bakanı Erol Çevikçe, demecinde, Ankara için çevre yolu sisteminin düşünüldüğünü ve bu amaçla ön proje çalışmalarının başladığını açıklamıştır.

Bakan, İzmir ve Adana gibi büyük yerleşim ve sanayi merkezleri için de yeni çevre yolları sistemlerinin düşünüldüğünü söylemiştir.

Yeni çevre yolları sistemleriyle şehir ve şehirlerarası trafiğin düzenleneceğini, ayrıca genişleme zorunluluğu içindeki kentler için yeni yerleşme olanaklarının yaratılabileceğine değinen Bakan, «Böylece halka dönük bir yerleşme politikası uygulamak mümkün olacak» demiştir.

ANKARA - İSTANBUL DEMİRYOLU

Ankara - İstanbul arasındaki demiryolu ulaşımının hızlandırılmasının başlıca amaçlardan biri olduğunu belirten Bayındırlık Bakanı, bu konuda şöyle konuşmuştur:

«Ankara - İstanbul arasındaki demiryolu taşımasının karayolu ulaştırması karşısında ciddi hızlı bir alternatif olarak gerçekleştirilmesi yönünde çalışmalara etkinlik sağlanacaktır. Önümüzdeki dönemde bu hattı çift hat şeklinde uygulamaya sokmayı amaçlıyoruz.»

YÜK TAŞIMA VE DEMİRYOLU

Özellikle yük taşıtmasında demiryollarından daha çok yararlanmanın büyük bir önem taşıdığına değinen Bakan, önümüzdeki yıllarda bu alanlarda d a h a ciddi proje ve programlama çalışmalarına yönelmenin kaçınılmaz olduğunu söylemiştir.

Çevikçe, demecinin bu bölümünde şöyle konuşmuştur:

«Bana göre demiryolu ulaştırması, gelişmiş ülkelerde olduğu gibi, özellikle yük taşımada büyük hacimde ve az maliyetle çalışabilmektedir. Oysa, ülkemizde, başlangıçta kurulmuş olan demiryolu olanaklarımız bakım ve yenileme yönünden dahi istenilen düzeyde tutulamamıştır.

Deniz ulaşımında maliyetin diğerlerine oranla daha düşük olduğunu belirten Bayındırlık Bakanı geçmiş uygulamayla ilgili olarak «Ekonomik faaliyetin çok yoğunlaştığı üç deniz kenarında da ulaşıma çok daha önceleri küçük çaptan başlayarak önem verilebilirdi» demiştir.

Bu arada Bakan, deniz ulaşımı ile ilgili araç ve gereçlerin de yurdumuzda yapılmasının gerektiğine işaret etmiştir.

KAMU HİZMETİ

Bayındırlık Bakanı demecine karayollarının kamu hizmeti niteliğinde olduğuna, buna karşılık deniz ve demiryolu ulaşımının iktisadi devlet teşekkülü olarak çalıştıklarına işaret ederek, bu duruma son verilmesi gerektiğini, deniz ve demiryolu ulaşımının da doğrudan doğruya kamu hizmeti yapan kuruluşlar olarak nitelendirme ve biçimlendirmenin zorunlu olduğunu söylemiştir.

Bayındırlık Bakanı Erol Çevikçe bu konuda özetle şunları söylemiştir:

«Demiryolu ve denizyolu taşımaları, Türkiye'de birer kamu iktisadi teşekkülü olarak gözükürler. Tabii bunun sonucu olarak birer ekonomik ünite olduklarından kâr-zarar hesabı çıkarmaları gerekmektedir. Bu hesabın da kâr kaleminin de sürekli yüksek

(Devamı 2 inci sayfada)